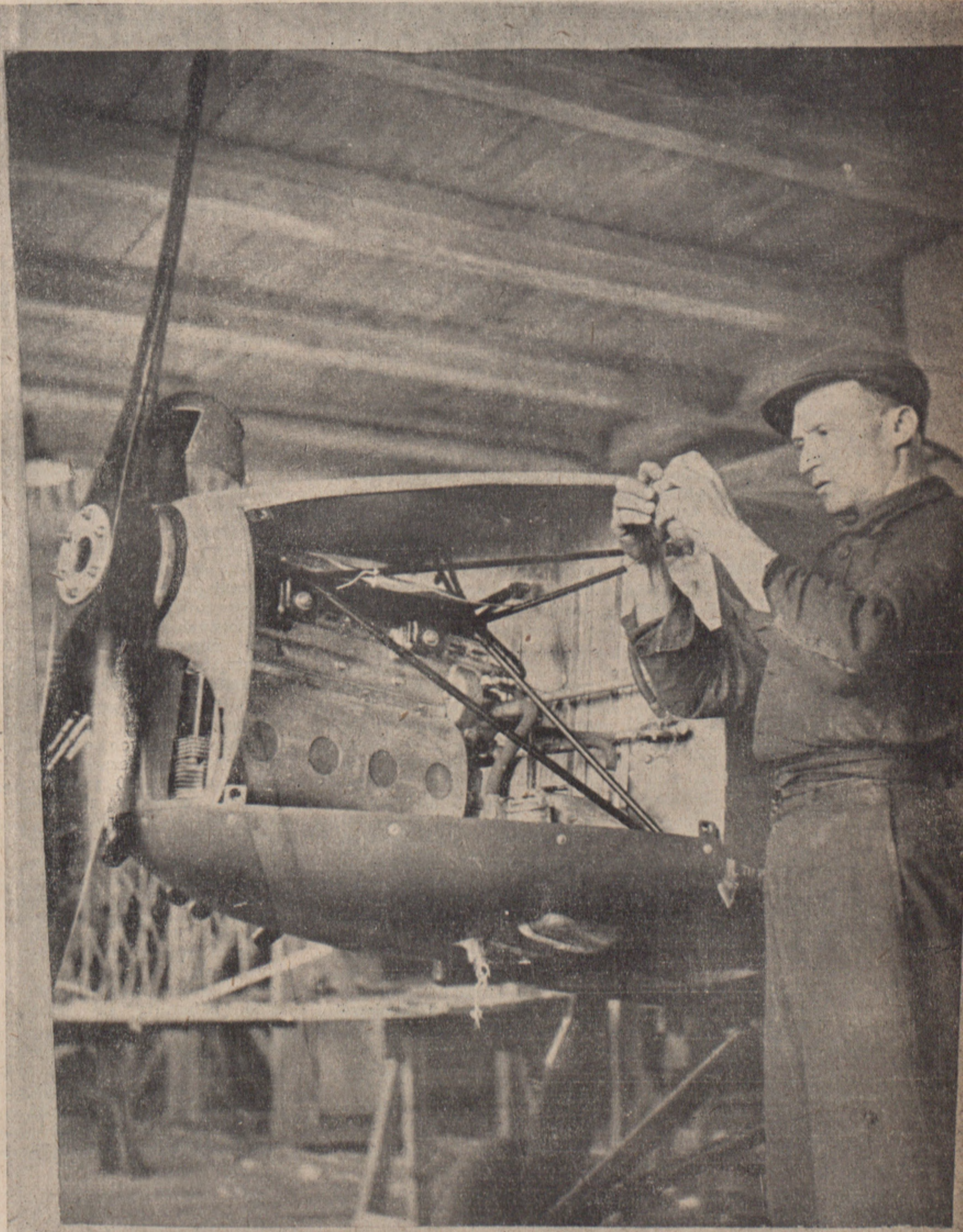
SKRZYDŁA i MOTOR

tygodnik młodzieży lotniczej

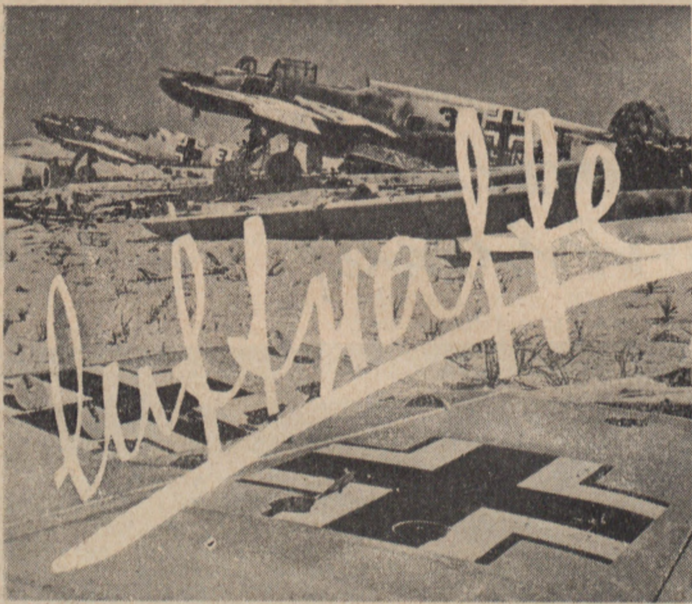
ROK IV Nr 6 (138)

1–8 LUTEGO 1949



STALINGRAD

POCZĄTEK KOŃCA



„Może kiedyś później bitwa o Stalingrad stanie się symbolem walki o wolność Europy, gdyż ze zdobyciem tego miasta zadany zostanie naszemu najgroźniejszemu wrogowi cios, z którego się on nigdy nie wyleczy" — oświadczył 27 września 1942 r. niemiecki min. spraw zagranicznych, von Ribbentrop. Hitlerowski komentator polityczny uzupełnił te słowa stwierdzeniem: „Nigdy jeszcze w tej wojnie nie toczono tak zawziętego boju o umocnione miasto, jak o Stalingrad, ten kluczowy punkt nad Wołgą nadzwyczaj zacięcie broniony przez ZSRR. Rosjanie ściągnęli tutaj swe najlepsze siły, aby w bezmyślnym samopoświęceniu opóźnić upadek tego miasta, jak długo się da".

Wypowiedzi powyższe nabierają specjalnego znaczenia wobec anglo-saskich prób umniejszania wkładu Związku Radzieckiego w zwycięstwo nad hitleryzmem i bagatelizowania znaczenia bitwy Stalingradzkiej. Ribbentrop stwierdza wyraźnie, kto był najniebezpieczniejszym przeciwnikiem Trzeciej Rzeszy i z pewnością nie przypuszczał nawet, że jego słowa o „symbolu walki o wolność Europy", stanowiące miernik znaczenia, jakie dowództwo niemieckie przykładało do operacji Stalingradzkiej, nabiorą całkiem innego znaczenia. Bo bitwa Stalingradzka stała się naprawdę symbolem walki o prawdziwą wolność Europy i zdecydowała o dalszych losach wojny.

Po bezskutecznym czołowym ataku na Moskwę w jesieni 1941 roku, Hitler postanowił zdobyć stolicę ZSRR manewrem okrążającym od południa, poprzez Stalingrad i Saratow, wzdłuż Wołgi. Do przeprowadzenia tego planu przeznaczono 300-tysięczną VI armię, która 17 lipca rozpoczęła natarcie w kierunku Stalingradu. Działania jej wspierała 4 flota powietrzna w sile ponad 1 000 samolotów.

Wykorzystując chwilową przewagę w sprzęcie udaje się Niemcom w ciężkich czteromiesięcznych walkach dojść do Wołgi na północ od Stalingradu, a w samym mieście rozdzielić części 62 armii radzieckiej. Mimo niespotykanego dotychczas natężenia ognia artyleryjskiego i bombardowań lotniczych nie udaje się jednak załamać ducha bojowego obrońców miasta Stalina. Słabe załogi wstrzymują szturmy batalionów i pułków, czołgi wprost z fabryk kierowane są na linię frontu, traktory opancerzane są prowizorycznie i rzucane do walki jako działa szturmowe.

Równolegle z krzepnięciem oporu w samym mieście wzmacnia się jego obrona powietrzna. Ataki lotnicze przynoszą Niemcom coraz większe straty. Nad miastem rozgrywa się dziennie 20 — 25 walk powietrznych, toczonych przez dziesiątki samolotów. Ziemię zaścielają powyginane kadłuby i skrzydła z czarnymi krzyżami. W jednym tylko dniu 23 sierpnia zestrzelonych zostaje 90 bombowców — 8% wszystkich niemieckich sił lotniczych na tym froncie.

Boje o Stalingrad — to okres krzepnięcia radzieckiej doktryny i taktyki lotniczej. Myśliwcy wprowadzają nowy szyk bojowy — parę, przejętą później, w ostatnich miesiącach wojny, także przez lotnictwo amerykańskie. Po raz pierwszy zostaje zainstalowana na froncie centralna stacja do naprowadzania myśliwców na eskadry wroga. Ustala się taktyka bombardowania nocnego przez lecące z milczącym silnikiem kukuruźniaki. Na zasnutym dymami niebie Stalingradu pojawia się nowy, przebojowy typ wszechstronnego myśliwca — Jak 9.

Wywalczenie przewagi w powietrzu stało się jedną z przyczyn, które umożliwiły dowództwu radzieckiemu przygotowanie potężnego przeciwnatarcia. 19 listopada 1942 r. uderza jednocześnie siedem klinów pancernych, które następnego dnia przełamują głęboko pozycje niemieckie. 23 listopada następuje połączenie tych klinów koło miejscowości Wierchnie Czirskaja — zostaje zamknięty pierścień wokół 17 dywizji piechoty, 3 dywizji zmotoryzowanych, 3 dywizji pancernych, dywizji artylerii przeciwlotniczej i 2 dywizji rumuńskich armii feldmarszałka Paulusa.

Pomimo złych warunków atmosferycznych, deszczu i zawiei śnieżnych, ograniczających widoczność do 300, a nawet 100 metrów, lotnicy radzieccy startują z polowych lotnisk przeprowadzając ataki na tyły przeciwnika, na jego pozycje, osłaniają dowóz rezerw i ściśle współdziałają z zagonami czołgów i kawalerii. Dzięki śmiałym akcjom szturmowców, wykorzystujących każdą chwilę krótkiego listopadowego dnia, załamują się dwie wielkie próby przyjścia z pomocą otoczonym wojskom.

Niemcy liczą jednak mimo wszystko na możliwość sukcesu. Hitler daje Paulusowi rozkaz trwania na pozycjach i koncentruje całe rozporządzalne lotnictwo transportowe, by umożliwić VI armii przetrwanie. Rozpoczyna się wielki powietrzny bój o los wyborowych wojsk niemieckich.

Na 200-kilometrowym froncie uwijają się Jaki i Messerschmitty, Łagi i Focke - Wulfy. A na dziesiątkach lotnisk ciężko obładowane Ju-52 czekają na dogodny moment, by przemknąć się do swoich, przewieźć żywność i amunicję, zabrać rannych. Ale loty te przynoszą Niemcom tylko ciężkie, niewspółmierne straty.

Dowódca 4 floty, stary lis, Richthofen opracowuje inny plan: grupy 20 — 30 transportowców pod osłoną kluczy Me-110 próbują przebić się do kotła. Ale i ten system spotyka się ze zdecydowaną kontrakcją lotnictwa radzieckiego. Naprowadzane z ziemi myśliwce uderzają koncentrycznie na lecące wyprawy zadając im ciężkie straty.

Wobec niepowodzenia, Niemcy znów zmieniają system. Stacjonująca w pierścieniu myśliwska eskadra „Udet" ściąga na siebie uwagę samolotów radzieckich. W ten sposób udaje się przez powstałe w systemie patroli myśliwskich luki przemknąć się pojedynczym Junkersom. Ale tygodnie izolacji robią swoje. Duch bojowy Niemców słabnie. Pod ciosami dywizji radzieckich zwęża się teren, trzymany przez VI armię. Zdziesiątkowana eskadra myśliwska ucieka na zachód. Przestrzeń między Wołgą a Donem zalegają wraki 600 transportowców. Straty lotnictwa niemieckiego w całej bitwie dochodzą do 3 000 maszyn.

Jeszcze nocami próbują transportowce lądować na przygotowanych skrawkach przestrzeni, jeszcze krążą nad kotłem, zrzucając zasobniki z zaopatrzeniem, ale losu otoczonych już nie odmienią. Z początkiem stycznia następują masowe naloty bombowców Pe - 2 i Jak-4. Wycinane na ziemi, bombardowane z powietrza, trawione głodem niedobitki armii Paulusa w sile 90 tysięcy ludzi kapitulują 2 lutego 1943 roku.

Zwycięstwo pod Stalingradem było dla narodów umęczonej Europy jutrzenką wolności, podniętą do bezwzględnej walki z okupantem. Bój Stalingradzki stał się historycznym i niezapomnianym symbolem walki o wolność Europy.

Rajmund Szubański

MELDUNKI BOJOWE PUŁKU „WARSZAWA"



W zwykłej kartonowej oprawie leży przede mną szara teczka, wypełniona kartkami zapisanego, przeważnie odręcznie, papieru. Ta teczka — to meldunki bojowe 1 Pułku Myśliwskiego „Warszawa". Krótkie i zwięzłe są żołnierskie słowa meldunków dowódcy pułku, pułkownika pilota Jana Tałdykina. Pułkownik Tałdykin, radziecki pilot, dowódca polskiego pułku zginął w marcu 1945 roku w czasie lotu bojowego na Kołobrzeg. Zginął w walce o wolność Polski.

Lecz dziś jeszcze, mimo że minęło prawie cztery lata od zakończenia wojny, gdy czytam bojowe meldunki „Warszawy", słyszę ryk tysiąc konnych silników, trzask serii cekaemów i szybki werbel działek pokładowych. Słyszę echa walki pierwszego myśliwskiego pułku lotnictwa Polski Ludowej.

Pragnę, byście Wy, przyszli następcy pilotów „Warszawy", poznali jak najlepiej historię walk tego bohaterskiego pułku, byście pracując w szeregach lotniczych byli godni tradycji skrzydlatych walk o Polskę ludu pracującego.

W WALCE O WARSZAWĘ

5 STYCZEŃ 1945 r. W ciągu dnia od godz. 12.45 do 16.15 pułk dokonywał zwiadu umocnień obronnych nieprzyjaciela, fotografując jego pozycje na północ od Warszawy. Odcinek zwiadu ograniczał z południa — północne przedmieście Warszawy, z północy — Kazuń Niemiecki, ze wschodu — zachodni brzeg Wisły, z zachodu — Izabelin i Dąbrowa. Pierwszy lot wykonały trzy Jaki, z których jeden fotografował, a dwa go osłaniały. W dwu lotach następnych wzmocniono osłonę do trzech maszyn. Zdjęć dokonywano z wysokości 1 500 metrów. Samoloty wroga nie pojawiły się na odcinku zwiadu. Artyleria przeciwlotnicza milczała.

Loty wykonywano przy bezchmurnym niebie i widzialności 4—5 km. W powietrzu lekka mgiełka.

* * *

Była to cisza przed burzą. Front zamarł jak gdyby na miejscu i nic nie wskazywało na to, co miało nastąpić za kilka dni.

Gdyby lotnictwo niemieckie potrafiło przeniknąć nocą nad pilnie strzeżone drogi i linie kolejowe, zdumieni piloci niemieccy zobaczyliby, że na całym froncie panuje ożywiony ruch, że na pozycje idą całe dywizje i armie, że ciosu należy oczekiwać z dnia na dzień...

„Luftwaffe" nie miało jednak sił, by takiego zwiadu dokonać, poza tym styczniowa pogoda często nie pozwalała na wykonywanie lotów.

Dnia 14 stycznia na odcinku działań polskiego lotnictwa rozpoczęły natarcie jednostki radzieckie. 15 stycznia przerwały obronę niemiecką i utworzyły przyczółek na zachodnim brzegu Wisły, na północ od Warszawy. 16 stycznia radzieckie czołgi błyskawicznym uderzeniem zajęły Sochaczew zagrażając Niemcom okrążeniem z północnego zachodu. 17 stycznia prawoskrzydłowe jednostki I Armii Wojska Polskiego sforsowały Wisłę i o godz. 11 szturmem zdobyły Warszawę.

Zajrzyjmy znowu do bojowych meldunków pułku „Warszawa".

* * *

16 STYCZEŃ 1945 r. Od godz. 10.10 do 17.50 pułk osłaniał bezpośrednim przykryciem naloty 3 Polskiego Pułku Szturmowego dokonywane na pozycje wroga w rejonie: Modlin, Nowy Modlin, Zakroczym, Truskaw i Sieraków.

Grupom po 6—8 Il-2 towarzyszyły do celu i z powrotem grupy myśliwskie po 4—6 Jaków. Jednocześnie grupa złożona z 4 Jaków prowadziła bezpośredni zwiad pola walki, startując z lotniska podskoku Radzymin *. Wyniki zwiadu piloci przekazywali w czasie lotu drogą radiową na radiostację naprowadzenia.

Wszyscy piloci myśliwscy biorący udział w lotach zwiadowczych i osłonie szturmowców atakowali ogniem dział i cekaemów wojska przeciwnika.

Opór ze strony lotnictwa wroga był nieznaczny. Napotykano grupy FW-190 i Me-109. Grupa czterech FW-190, w rejonie na zachód od Modlina usiłowała zaatakować szturmowce lecące na wysokości 2 500 m, na kursie 90°. Dwukrotne ataki zostały odparte przez myśliwce przykrycia.

W rejonie Modlina stawiała opór artyleria przeciwlotnicza wroga.

W ciągu dnia pułk wykonał 44 loty bojowe, z czego 34 na osłonę szturmowców.

Zachmurzenie nieba wynosiło 5—6 ballów, podstawa chmur 1 500 — 2 000 m, widzialność 6—8 km.

17 STYCZEŃ 1945 r. Od godz. 9.35 do 17.40 pułk osłaniał maszyny 3 Polskiego Pułku Szturmowego, dokonujące nalotów szturmowych na cofające się wojska wroga. Iliuszyny atakowały drogi i szosy na zachód i północny-zachód od Warszawy w rejonie Leszno, Górki, Zaborów, Kampinos. Grupy 6—8 szturmowców osłaniane były przez grupy 4—6 Jaków. Myśliwce szturmowały również wojska niemieckie ogniem działek i cekaemów. Szczególnie udany był atak bombowy Iliuszynów na kolumnę aut na drodze Leszno — Kampinos, dokonany w czasie od 15.00 do 16.15.

Zwiad pola boju w czasie 11.35 — 17.02 prowadziła grupa 4 Jaków pod dowództwem kapitana-pilota Matwiejewa, startująca z lotniska podskoku Radzymin.

Pogoda w rejonie celu: zachmurzenie 10 ballów, gęsta mgiełka, widzialność 1 — 1,5 km.

18 STYCZEŃ 1945 r. W czasie od 15.40 do 17.24 pułk osłaniał patrolami po dwa Jaki Warszawę, przeprawę na Wiśle (koło mostu Poniatowskiego) oraz szosę Warszawa — Błonie, którą posuwały się wojska I Armii. Zmiana patroli odbywała się w powietrzu.

Między 16.10 i 17.18 patrol zauważył na zachód od Błonia dwa FW-190 lecące na kursie 90°. Niemcy na widok Jaków zawrócili o 180° i uciekli nie przyjmując walki.

Zachmurzenie 10 ballów, mgiełka, widzialność 3—4 km (nad mgiełką 8 km).

(c. d. n.)



5 LUTEGO 1947 ROKU PREZYDENT KRAJOWEJ RADY NARODOWEJ BOLESŁAW BIERUT WYBRANY ZOSTAŁ PRZEZ SEJM USTAWODAWCZY PREZYDENTEM RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

Na zdjęciu: Prezydent dokonuje przeglądu kompanii honorowej Oficerskiej Szkoły Lotniczej.

---

* Lotnisko podskoku — prowizoryczne lotnisko w pobliżu linii frontu.

TYGODNIOWA KRONIKA MAŁEGO LOTNICTWA

W jaki sposób wygodnie i bez trudności można zobaczyć co się dzieje w świecie zagranicznych modelarzy? — Bardzo proste! Wystarczy przejrzeć roczniki odpowiednich pism i... pomyśleć. O czym trzeba pomyśleć? O tym co zrobiliśmy dotychczas w dziedzinie małego lotnictwa u siebie i jak wyglądamy na tle Europy. Leży przede mną grube tomisko szwajcarskiego pisma „Aero-Revue" z licznymi artykułami i kroniką świata modelarskiego. Przeglądam to wszystko i mocno się dziwię. Ach, czego tam nie ma!...

Nie ma tam ani akcji planowania rekordów, którą tak pięknie zainicjował u nas modelarski Poznań, nie ma również rosnącej wciąż sieci modelarni będących pod opieką państwa, nie ma też takiej różnorodności i pomysłowości w konstrukcjach modelarzy, jaka cechuje właśnie nas, nie ma i nie będzie tam wielu, wielu innych rzeczy, które u nas stały się już faktem dokonanym. Takie jest w skrócie telegraficznym pierwsze wrażenie z zetknięcia się z zagranicą. Zagłębiając się w ciekawą lekturę znajduję opis pierwszych lotów modelu latającego z silnikiem odrzutowym w Szwajcarii. Okazuje się, że E. Furrer skonstruował model wagi 3 kg, który dokonywał lotów w czasie 2 — 2,5 min. (czas pracy silnika wynosił około 1,5 min). Artykuł podaje, iż model przy każdym lądowaniu doznawał mniejszych lub większych uszkodzeń. W zakończeniu autor pisze, że problem lotu modeli odrzutowych jest jeszcze nie rozwiązany...

A u nas? Podczas I Zimowych Zawodów Modeli Szybowców ZMP w Warszawie widziałem model z silnikiem odrzutowym konstrukcji kol. Tomaszewskiego z Poznania. Model ten startował z ręki wykonując loty w czasie ok. 2 min. (czas pracy silnika wynosił 20 — 40 sek.). W żadnym z tych lotów model nie doznał uszkodzeń i według zdania fachowców — problem startów modeli latających z silnikami odrzutowymi został u nas pomyślnie rozwiązany.

Wspomniałem o naszych I Zimowych Zawodach. Okazało się że wyniki na nich osiągnięte są lepsze od lotów modeli fińskich, mimo że Finowie mają już wieloletnie doświadczenie w startach zimowych.

A teraz słówko o angielskich kłopotach.

Redakcja miesięcznika „Aeromodeller" otrzymała list 17-letniego Williamsa S. z Południowej Afryki, który pyta, dlaczego nie może się niczego dowiedzieć o modelarzach europejskich (nie licząc Anglików, Szwajcarów i Szwedów), mimo że prenumeruje szereg poważnych angielskich i amerykańskich pism modelarskich. Williams chciałby nawiązać korespondencję, ale nie wie z kim i dziwi się, że modelarze Europy przestali się zajmować budową modeli i nikt już tam o tym nie myśli... (!)

Kolego Williams! Przejrzyj dziesiąty numer szwajcarskiego pisma „Aero-Revue" z ub. r. lub włoskiego „L'Ala" 1949 r. a dowiesz się, jacy modelarze rozpoczęli już pracę...

— *„Pod hasłem nawiązania przerwanych przez wojnę kontaktów z modelarzami zagranicznymi, a szczególnie angielskimi klubami modelarskimi, urządzono pierwsze po wojnie zawody modeli latających w Dortmund (Niemcy), aby w szlachetnej walce kultywować ducha współpracy narodów".*

Podobne zawody urządzono również w anglo-amerykańskiej strefie Berlina. Jak z tego widzisz, drogi Kolego Williams, jedynymi modelarzami europejskimi, którzy rozpoczęli po wojnie pracę, są Niemcy. (Według naturalnie opinii Twojej prasy modelarskiej...).

Pomyśl, ci Niemcy, którzy przez z górą pięć lat ciemiężyli narody Europy i nie pozwalali na najmniejsze nawet zainteresowanie się lotnictwem — dzisiaj swobodnie rozbudowują swoje modelarstwo, a nawet i szybownictwo. Ich anglo-amerykańscy protektorzy i opiekunowie usilnie starają się im w tym pomóc.

Jedyną dzisiaj przeszkodą w odrodzeniu niemieckiego lotnictwa jest stanowisko Związku Radzieckiego, będącego wyrazicielem słusznych obaw wszystkich narodów miłujących pokój.

* * *

O pracy modelarzy radzieckich najlepiej Cię zorientuje lista rekordów FAI podana w „Aeromodeller Manuall" 1949 r. O Czechach, Rumunach, Węgrach i innych dowiesz się niebawem od nas, lub czytając pisma „Letectvi", „Aviatia" czy „Repüles".

Fletnerek

FELIETON NIELOTNICZY

JOGJAKARTA PŁONIE *

Jako przyszły lotnik, znasz dobrze mapę. Mapę naszego kraju, mapę Europy i świata. Mapy te za kilka lat słać się będą pod skrzydłami Twego samolotu zieleniejąc wiosną, czerniejąc jesienią, bielejąc zimowym śniegiem. Już dziś, gdy przymrużysz oczy — kolory mapy zmieniają się, stają się żywe, ruchome, takie jakimi je zobaczysz z kabiny samolotu.

Spójrz teraz na południowo-zachodni skraj Azji. Na skraju błękitnej płaszczyzny Oceanu Indyjskiego, jedna za drugą ścielą się dwie wielkie wyspy: Jawa i Sumatra. Górzyste i lesiste wyspy, pełne bogactw naturalnych i krótkich ale wartkich rzek, zamieszkałe są przez miliony Indonezyjczyków. Ale dziś nad Jawą i Sumatrą na skrzydłach amerykańskich i angielskich samolotów, pilotowanych przez Holendrów, krąży śmierć.

Dlaczego tak się dzieje? Dlaczego w Indonezji chłopcy w Twoim wieku nie mogą chodzić do szkoły, pracować dla dobra swego kraju, dlaczego giną tam tysiące ludzi, których jedynym pragnieniem jest wolność ich kraju i spokojna praca?

By to zrozumieć, cofnijmy się kilka lat wstecz.

Przed wojną na Jawie i Sumatrze rządzili holenderscy kapitaliści. W nędzy i o głodzie mieszkańcy Indonezji wydobywali dla nich naftę, kauczuk, węgiel i dziesiątki innych bogactw.

Gdy Holandię zajęli Niemcy, a wyspy Malajskie zdobyli Japończycy, do walki z faszystowskimi okupantami stanęli mieszkańcy Jawy i Sumatry. Prowadziła ich do walki indonezyjska partia komunistyczna i lewicowi socjaliści. Na początku 1945 roku lud odniósł zwycięstwo, przegnał Japończyków i stworzył niepodległą Indonezyjską Republikę.

Ale wówczas, jak spod ziemi, do gotowego pojawili się znów holenderscy i angielscy kapitaliści i rozpoczęli walkę z ludem, chcąc go znów zakuć w kajdany, znów wyzyskiwać bogactwa wysp. Nie mogli sobie jednak dać rady z pragnącym wolności narodem, zbyt byli jeszcze słabi po wojnie.

Kapitaliści użyli wówczas podstępu i uznając niby niepodległość republiki poparli pewnego bogatego plantatora nazwiskiem Soekarno, który został prezydentem.

Soekarno spełniał rolę takiego indonezyjskiego Mikołajczyka, który gadając o demokracji popierał interesy bogaczy i kapitalistów, zgodził się na „pomoc" amerykańską i zawarł pokój z Holendrami, uznając ich dotychczasowe podboje.

Rządy indonezyjskiego Mikołajczyka — Soekarno dały czas Holendrom na przygotowanie napadu i osłabiły republikę. „Demokrata" — Soekarno zaczął wojnę domową z komunistami i socjalistami, mordując szczerych patriotów i osadzając w więzieniach 25 000 działaczy demokratycznych. Wykorzystali to Holendrzy.

W końcu grudnia zeszłego roku imperialiści holenderscy, uzbrojeni i popierani przez anglosasów bez wypowiedzenia rozpoczęli wojnę. Zbombardowali stolicę republiki, wysadzili desant spadochronowy i zdobyli miasto. Dostarczone przez USA czołgi, działa i karabiny mordują bezbronną ludność, samoloty bombardują wsie i miasta.

Ale do walki o wolność staje znowu naród, prowadzony przez komunistów i socjalistów. Jawa i Sumatra rozbrzmiewają echami walk partyzanckich.

Rozpoczął się rok 1949, a dziś świadomość narodów, siła klasy robotniczej, dążenie do wolności i sprawiedliwości społecznej są silniejsze od czołgów, samolotów i armat imperialistów. Dziś front pokoju jest olbrzymią potęgą, która rośnie z roku na rok. Jeden z odcinków tego frontu biegnie przez Jawę i Sumatrę.

My, Polacy, rozumiemy doskonale, że walka narodu Indonezji o wolność, to walka o pokój świata, o to, by chłopcy nie tylko ze stolicy o dziwnej nazwie Jogjakarta, lecz także z Warszawy, Moskwy, Budapesztu, Pragi czy Pekinu mogli spokojnie uczyć się, pracować i cieszyć się słońcem, powietrzem i życiem. Walka powstańców Indonezji — to także walka o to, by w holenderskiej Hadze, angielskim Londynie, amerykańskim Nowym Jorku nie rządzili kapitaliści, ślący na śmierć tysiące ludzi w obronie swych zysków z zagrabionej innym narodom nafty, węgla, kauczuku czy złota.

---

* czytaj Dżodżakarta.

...DO TURCJI

JERZY KONIECZNY, ppor.



Na lotnisku Okęcie

Mgła. Samolot SP-LCE odkołowuje sprzed dworca i wchodzi na drogę startową. Ryk silników ...start. Dudniąc głucho sunie nisko nad ziemią i znika we mgle. Nabiera wysokości.

Mechanik „chowa" podwozie — samolot zwiększa szybkość. Na wysokościomierzu 100 m przepisowy skręt i DC-3 wchodzi na kurs. Lecą na południe. Pierwszy etap — Belgrad. Godzina 8.30 Z *. Gęsta szara mgła otacza samolot. Maszyna nabiera wysokości. 300 m... 400 m... Szare zwały chmur jaśnieją... 500 m — DC-3 wydostaje się na skąpaną w słońcu przestrzeń. Nawigator Zbrowski robi obliczenia nawigacyjne. Radiotelegrafista „rozmawia" swobodnie z Okęciem. Silniki pracują bez zarzutu. Ziemi już nie widać zupełnie. Pokryta jest chmurami. Wysokość 3 000 m. Nawigator podaje nazwy mijanych miejscowości, których nie widać... Mijają bramę wlotową na granicy polsko - czechosłowackiej — Muszyna. Samolot prowadzi teraz drugi pilot — Badowski. Kapitan statku z nawigatorem obserwują przebieg lotu, zbierają dane i obserwacje dotyczące trasy, korytarzy powietrznych, funkcjonowanie łączności radiowej, bram przelotowych i sieci namiarowej gdyż...

wszystko musi być zanotowane.

Łączność radiowa działa cały czas bez zarzutu. Radiotelegrafista Rumniak nie speszony wcale pokaźną odległością utrzymuje jeszcze łączność z Warszawą. Zbliżają się do granicy czechosłowacko-węgierskiej. Międzynarodowym kodem Rumniak „gada" już z Koszycami. W zamian za otrzymany komunikat meteo, podaje pozycję samolotu — wysokość, szybkość i warunki lotu.

Granica — brama wlotowa. Lecą już nad Węgrami.

Budapeszt zostaje z boku. Gęsta powłoka chmur zaczyna rzednąć. Pogoda coraz lepsza. Subotica — brama wlotowa na granicy węgiersko - jugosłowiańskiej. Wykręcają bardziej na południowy wschód, prosto na Belgrad. Chmury ustępują zupełnie — widać ziemię. Te same szachownice pól, wijące się wstążki dróg, miniaturowe miasteczka i wioski. Dunaj i wreszcie... Belgrad. Godzina — 12.30 Z.

W Belgradzie znają „LOT"

Nikogo nie zdziwił tu przylot samolotu z Warszawy. Lot ten co prawda nie był w rozkładzie normalnej komunikacji lotniczej pomiędzy Polską a Jugosławią, ale od czegóż łączność radiowa? Postój miał być krótki. Jednak z powodu mgły w Sofii dalszy lot tego dnia był niemożliwy. Zresztą „Lotowcy" mieli pełne ręce roboty. Lot techniczny to nie taki sobie zwykły spacer. Trzeba przecież zebrać dane dotyczące: lotniska i obowiązujących bram wlotowych; porozumieć się w sprawie łączności radiowej, urządzeń radiogoniometrycznych i ślepego lądowania, otrzymać wszelkie instrukcje, obowiązujące na terenie danego państwa, ustalić wysokość przelotu, osłony meteo; zbadać warunki klimatyczne i przystosowanie lotniska do nocnych lądowań, sprawę obsługi technicznej i materiałów pędnych — wszystko to trzeba zebrać, zapisać, wypełnić odpowiednie kwestionariusze, aby w czasie lotu móc wszystwo sprawdzić w praktyce. Taki jest cel lotu technicznego. Dłuższy przymusowy postój w Belgradzie nie był odpoczynkiem, lecz bardzo odpowiedzialną pracą.

Następnego dnia warunki meteorologiczne nie uległy zmianie. Sofia w dalszym ciągu we mgle. Wobec tego zdecydowano się na lot

bezpośrednio do Stambułu

bez lądowania w Sofii. O godz. 8.50 DC-3 odrywa się od lotniska belgradzkiego. Już po kilku minutach samolot zanurza się w gęstą warstwę mgły. Prawie cały lot odbywa na wysokości 3 000 m. Czasami tylko poprzez morze chmur przebijają się ośnieżone wierzchołki gór. Mijają Sofię, Filipolis, lotnisko Burgas — skąd otrzymują komunikat. Przelatują nad niewidocznym Morzem Czarnym i dopiero przy zbliżaniu się do Turcji chmury ustępują. Była godz. 12.45 gdy dotknęli lotniska w Stambule. Powitanie bardzo serdeczne. Są przedstawiciele polskiego poselstwa, kwiaty — samolot „LOT-u" przybył tu przecież pierwszy raz po wojnie!

Stambuł—to miasto znane wszystkim pod dawną nazwą Konstantynopol. Miasto meczetów i smukłych wieżyczek minaretów z charakterystycznym dla Konstantynopola meczetem św. Zofii, zbudowanym w 526 r. Pełno tam gwaru i ruchliwych przekupniów.

Na zwiedzanie miasta nie było wiele czasu. Cały następny dzień poświęcony był zebraniu danych dotyczących lotniska i przepisów obowiązujących na terenie Turcji.

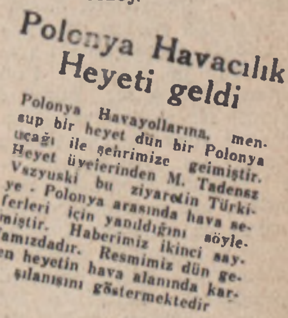
Przy pięknej pogodzie samolot PLL „LOT" startuje drugiego dnia rano do dalszego lotu.

przez Morze Marmara,

Mudanię prosto do Ankary. Wysokie góry zmuszają do nabrania wysokości 3 000 m. Pogoda słoneczna. Około godz. 11 Z znajdują się już nad stolicą Turcji.

Ankara — to dwa miasta. Stare — położone na trzech wzgórzach, do których przylepione są małe domki i ruiny starych murów obronnych i miasto nowe, położone u stóp wzgórz z nowoczesnymi szerokimi ulicami i białymi budynkami.

Na lotnisku znów powitania, kwiaty — jest i prasa — wywiad i zdjęcia. Załoga z delegatami odjeżdża do ambasady polskiej. Krótki odpoczynek i... znowu pełne ręce roboty. Nie ma nawet czasu na zwiedzenie tonącego w zieleni miasta. Dwaj delegaci polscy pozostają w celu ustalenia warunków eksploatacji nowej linii lotniczej.


Polonya Havacılık Heyeti geldi

Polonya Havayollarına mensup bir heyet dün bir Polonya uçağı ile şehrimize gelmiştir. Heyet üyelerinden M. Tadensz Vszyuski bu ziyaretin Türkiye - Polonya arasında hava seferleri için yapıldığını söylemiştir. Haberimiz ikinci sayfamızdadır. Resmimiz dün gelen heyetin hava alanında karşılanışını göstermektedir

Notatka z tureckiej gazety „Ulus", donosząca o przylocie polskiego samolotu do Ankary

Polscy lotnicy żegnają z okien samolotu Ankarę. Powrót tą samą drogą: Stambuł, uzupełnienie paliwa w Belgradzie. Na trasie sprawdzanie funkcjonowania osłony radiowej i... po sześciu dniach nieobecności znowu... w Warszawie.

Załogę SP-LCE przywitał ambasador RP w Ankarze i przedstawiciele tureckiego towarzystwa komunikacyjnego „Antalia"



* Czas „Z" różni się od polskiego czasu zimowego o 1 godzinę np. 8.30 Z, tj. 9.30 w Warszawie a 10.30 w Stambule.

SPRAWA HENRYKA ZE WSI KLAPKA



Oto Henryk ze swą matką. Najmłodszy syn Płóciennikowej chce zostać pilotem i służyć w wojsku zawodowo. Rząd Polski Ludowej pomoże mu w drodze do lotnictwa i jego matce będzie lepiej...

Henryka Płóciennika znałem jeszcze z Polichna, gdzie przeszedł w ubiegłym roku w maju II stopień wyszkolenia szybowcowego. Chłopak był zdolny i pilny. Poszedł też w lipcu na kurs doświadczalny „SP" III stopnia na Żar i jak słyszałem — nieźle się spisał.

Przejeżdżając przypadkowo przez Wieluń przypomniałem sobie jego adres. Ponieważ było trochę czasu — postanowiłem wstąpić i odwiedzić kolegę — dowiedzieć się co porabia.

Raźnie maszerowałem szosą z Wielunia i po niecałych 2 godzinach drogi znalazłem się we wsi Klapka, w której mieszka Henryk.

Wioska mała, naliczyłem zaledwie kilka gospodarstw, toteż zagrodę Płócienników odnalazłem szybko. Budynek mieszkalny i szopa — murowane, stodoła znacznie gorsza. Budynki widać odnawiane i naprawione po wojnie. Pod nogami pętają się kury i kaczki. Na podwórzu pług, brony i siewnik. Daleko tu jeszcze do doskonałości — do zorganizowanego porządku, ale murowany dom i szopa są znakiem poprawy, w porównaniu z przedwojennymi, słomą krytymi lepiankami. Widać tu już pomoc naszego rządu dla wsi.

Wszyscy na polu — w domu jest tylko matka Henryka, a on sam w mieście.

W brzasku zachodzącego słońca rozmawialiśmy o tym, jak było przed wojną i zaraz po wojnie — dowiedziałem się parę szczegółów z życia rodziny i życia wsi. Wkrotce wrócili wszyscy z pola — wrócił również Henryk. Popijając mleko i zajadając biały chleb własnego wypieku — teraz po wojnie już z masłem — gadaliśmy o tym i owym— jak starzy znajomi.

Mówiliśmy wiele o kursie szybowcowym SP. Henryk jest zadowolony.

Właściwie — zwierzył mi się w zaufaniu — mówiąc szczerze — to nie chciałby już zostać we wsi, chce się wyrwać w świat.

— Wiem — mówi — że nasze państwo otwarło przede mną, synem biednego chłopa, drogę do dalszego życia, do bezpłatnej nauki, do pracy według zamiłowania i...

Przerwałem mu i zapytałem, co teraz robi. Bąknął coś pod nosem.

— To jest... właściwie... Chodziłem do gimnazjum, do maja ubiegłego roku. Przerwałem naukę, bo chciałem pójść na kurs szybowcowy. Teraz będę starał się o przyjęcie do wojska— do lotnictwa.



...Zniknie spadek starego ustroju wyzysku i nędzy z okresu przedwojennego. Miejsce starej walącej się już stodoły w zagrodzie Płócienników zajmie nowa. Wieś polska wkroczyła na nowe drogi rozwoju.

Zorientowałem się, że chłopak coś niejasno rozumuje.

— Do ZMP należysz?

— Nie.

— Do Ligi?

— Też nie.

Przecież mówiono mu na kursie — że lotnik musi się uczyć, musi pracować społecznie, a do OSL nie przyjmą go bez matury, że do lotnictwa przyjmą tylko chłopców pilnych, pracowitych, wyrobionych społecznie; to wszystko zlekceważył, albo nie umiał zrozumieć.

Henryk smutnie zwiesił głowę.

— Tak — powiedział po dłuższej chwili milczenia— postąpiłem źle. Moja wina, że zaniedbałem naukę. Masz zupełną rację, wszystko zależy ode mnie samego. Muszę zabrać się do roboty, gdyż inaczej miejsca dla mnie w lotnictwie nie będzie. Zrozumiał...

* * *

Wracając na drugi dzień z powrotem do stacji kolejowej — myślałem o Klapce i Henryku.

— To jasne, że Henryk nie zdawał sobie sprawy z tego, jak należy uczyć się i pracować, by zostać dobrym pilotem. Nie zupełnie jest to jego winą. Dużo rzeczy w jego postępowaniu — to spadek po starym ustroju wyzysku i nędzy z okresu przedwojennego. Wiele zmieniło się już teraz w życiu wsi.

Dla młodzieży chłopskiej dostępne są wszystkie szkoły — do nauki i swobodnego wyboru zawodu ma prawo każdy syn pracującego chłopa. A więc i Henryk będzie mógł zostać pilotem. Wszystko zależy od jego nauki i pracy.

A wieś Klapka — i ona znajdzie swą drogę do dobrobytu i kultury. Wysiłki naszego Rządu zmierzają do tego, by rolnictwo polskie weszło na drogę rozwoju i stanęło na jak najwyższym poziomie. W najbardziej odległych wioskach — a więc i w Klapce — znajdą zastosowanie najnowsze zdobycze techniki rolniczej. Coraz więcej młodych chłopców ze wsi odnajduje przez „Służbę Polsce" swoją drogę do lotnictwa. **(kon)**



A. N. Tupolew, sławny radziecki konstruktor lotniczy obchodził 14 stycznia br. 40-lecie pracy naukowej, którą rozpoczął jeszcze pod kierownictwem „ojca lotnictwa rosyjskiego“ prof. Żukowskiego. Na uroczystości, która odbyła się w Centralnym Domu Czerwonej Armii im. Frunze przemawiał dowódca Lotnictwa Marszałek Wierszynin, Marszałek Mierieckow, Generał Gromow i wielu innych. A. N. Tupolew za wybitne zasługi odznaczony został orderem Lenina.

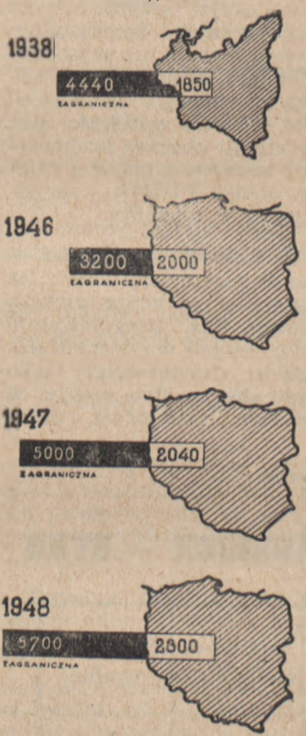
CZY WIECIE, że słynni konstruktorzy radzieccy Iliuszyn i Jakowlew oraz większość najlepszych pilotów z Gromowem i Jumaszewem na czele — to dawni zapaleni modelarze? Dowodzi to, że małe lotnictwo jest podwaliną wiedzy lotniczej.

2569 LOTÓW w czasie 248 godz. 01 min. wykonały grupy szkolne i treningowe junaków SP w Żaglowej Szkole Szybowcowej w Pińczowie w okresie od 1 maja do 31 sierpnia 1948 r. Lotów z lin gumowych było w tym czasie 475 w czasie 114 godz. 09 min., lotów za wyciągarką — 2092 w czasie 83 godz. 52 min. Wyróżnili się junacy: Kuncewicz Ryszard i Piekara Adam, wykonując każdy ponad 30 lotów w czasie od 8 do 10 godzin.

KARPENISSI — to małe miasteczko greckie, którego ludność ostrzeliwał z karabinów maszynowych i bombardował major lotnictwa amerykańskiego Selden Edner (nr rej. A. O. 36629 T 47), pozostający na służbie faszystowskiego „rządu“ ateńskiego. Został on zestrzelony przez artylerię przeciwlotniczą demokratycznej armii greckiej. Tak wygląda w rzeczywistości „pomoc“ amerykańska dla Grecji: grad bomb, lub kule z karabinów maszynowych skierowane na bezbronną ludność.

PLL „LOT“ łączy Warszawę z dziewięcioma stolicami europejskimi: Bukaresztem, Belgradem, Pragą, Paryżem, Brukselą, Kopenhagą, Sztokholmem, Budapesztem i Berlinem, zapewniając połączenie z całym światem. W Polsce oprócz Warszawy obsługiwane są następujące miasta: Gdańsk, Szczecin, Wrocław, Poznań, Katowice, Łódź, Kraków i Bydgoszcz. Linie Lotnicze „Lotu“ zapewniają 100% bezpieczeństwa i 98% regularności.

DŁUGOŚĆ LINII KOMUNIKACYJNYCH PLL „LOT“



FRANCUSKIE FABRYKI PRZEMYSŁU LOTNICZEGO będą musiały zrezygnować nawet z produkcji traktorów. W ostatniej bowiem chwili postanowiono, że Francja otrzyma 15 tysięcy amerykańskich traktorów. Oto skutki osławionego planu Marshalla. Samoloty i traktory sprowadza się z USA, a przemysł francuski zamiera. W wyniku masowego napływu towarów amerykańskich szereg fabryk zamknięto. Rośnie coraz bardziej bezrobocie i nędza w kraju.

102 SAMOLOTY NIEPRZYJACIELSKIE zestrzeliła w walce przeciwko monarcho-faszystom artyleria przeciwlotnicza greckiej armii demokratycznej w ciągu 11 miesięcy 1948 r. Oddziały Armii Ludowej gen. Markosa uwalniają coraz to nowe obszary Grecji.

w skrócie

„LETECTVI“ w roku 194j zamieściło ogółem dwanaście artykułów na tematy lotnictwa polskiego. Dwukrotnie na jego łamach wydrukowano artykuły autorów polskich (inż. Kasprzyka i pilota Zientka).

NA ZNAK PROTESTU przeciw agresji holenderskiej w Indonezji — Arabia Saudyjska oraz inne kraje azjatyckie zabroniły od 15 stycznia br. lądowania samolotów holenderskich na swym terytorium.

W ten sposób holenderska linia lotnicza Amsterdam—Jogjakarta została unieruchomiona.

30 ŚWIATOWYCH rekordów szybowcowych zdobyło szybownictwo radzieckie. Oto nazwiska najlepszych szybowników radzieckich: Olga Klepikowa, Wasyli Pawłow, Małgorzata Raceńska, Kartaszow.

195-TY NA ŚWIECIE uzyskał dyplom pilota w roku 1909 komandor marynarki, Polak Grzegorz Junosza - Piotrowski. W dniu 22 września 1910 roku ustalił on rekord długości lotu z pasażerem, przelatując trasę Petersburg — Kronsztad...

CENTRALNY INSTYTUT BADAŃ LOTNICZO-LEKARSKICH zwany popularnie przez lotników „cebulą“ roztoczył opiekę lekarską nad pracownikami fabryki im. K. Świerczewskiego (dawniej Gerlach).



HEINKEL, HITLEROWSKI KONSTRUKTOR samolotów został zupełnie uniewinniony przez denazyfikacyjny sąd bawarski! Uwolniony on został nawet od zarzutu, że był „sympatykiem hitleryzmu“. Heinkel otrzymuje z powrotem swój majątek oszacowany na 365 tysięcy marek niemieckich i będzie dalej dyrektorem pięciu zakładów fabrycznych Wirtembergii i Badenii. To chyba nagroda za doskonale wyczyny różnych He w burzeniu miast i mordowaniu ludności...

PIERWSZE PO WOJNIE ZAWODY BALONOWE o puchar Gordon - Benneta odbędą się w Brukseli we wrześniu br. Start balonów nastąpi ze stadionu sportowego Heysel. Wspomnieć należy, że Polska posiada jeden z rekordów międzynarodowych w baloniarstwie: Z. Burzyński startując z Legionowa na



balonie „Warszawa“ w dniu 29 marca 1936 roku osiągnął wysokość 10 853 m. Rekord długotrwałości lotu i odległości w tejże kategorii posiadają piloci radzieccy — 69 godz. 20 min. i 2766 km.

REKORD DŁUGOTRWAŁOŚCI LOTU na szybowcu jednomiejscowym, jaki osiągnęła Marcelle Choisnet z 17/18 listopada ub. roku wynosi, jak się okazało, 35 godzin 3 min. Niewiele brakowało, aby został pobity rekord międzynarodowy męski (36 godz. 35 min.), lotniczka miała jednak defekt radioodbiornika i w dwie godziny po rozpoczęciu lotu musiała lądować. Naprawa radia trwała kilka godzin i w ten sposób p. Choisnet straciła dużo cennego czasu, podczas gdy warunki do lotu były doskonałe.

NA KONGRES ZJEDNOCZENIA ofiarował Aeroklub Kujawski w Inowrocławiu model redukcyjny szybowca. Model ten (poniżej na zdjęciu) był na wystawie prac Kongresowych w gmachu Politechniki Warszawskiej



O NASZYCH REKORDACH MODELARSKICH

JANUSZ WOJCIECHOWSKI

WYPEŁNIAJMY TABELKĘ POLSKICH REKORDÓW MODELARSKICH!

Hasło to, rzucone przez SiM przed rokiem, dało już widoczne rezultaty. Powoli wprawdzie, ale ciągle, zbliżamy się do poziomu osiągnięć przodujących krajów modelarskich. Wypełniamy też czyste dotychczas miejsca na liście naszych rekordów. Wypełniamy, ale jak...

Stwierdzony jest fakt, że dzisiaj mając dobry model, odpowiednio wybrane warunki atmosferyczne i miejsce startu można z góry w 80% przewidzieć oczekiwany wyczyn. Mamy na to liczne dowody. Np.: modelarz radziecki J. Lubuszkin przygotowywał się przez dziesięć miesięcy do rekordowego lotu dokonując w tym czasie wielu różnych ulepszeń i przeróbek. Mając już model wszechstronnie przygotowany, przez tydzień wyczekiwał odpowiedniego momentu startu. Cały ten z góry zaplanowany trud opłacił się sowicie. Światowy rekord długotrwałości lotu dla modeli silnikowych został pobity!

Wynika z tego jedno:

NIE MOŻNA CZEKAĆ NA PRZYJŚCIE REKORDU, ALE SAMEMU WYBRAĆ SIĘ NA JEGO ZDOBYCIE!

W tym miejscu należy podkreślić piękną inicjatywę modelarskiego Poznania, inicjatywę, która na pewno znajdzie naśladowców.

Jakie są bieżące zadania stojące przed naszymi modelarzami? Przede wszystkim, wypełnienie pustych dotychczas miejsc w tabeli rekordów. Omówmy je po kolei.

1. **Rekordy szybkościowe modeli latających** — gałąź małego lotnictwa, bardzo słabo dotychczas u nas rozwinięta. Wpływają na to liczne czynniki, z których najistotniejszymi są: brak zainteresowania zagadnieniem szybkości oraz trudności konstrukcyjne, które skłaniają naszych modelarzy raczej w stronę modeli na uwięzi — prostszych w zasadzie i pewniejszych. Mimo to jednak musimy spróbować swych sił i w tej dziedzinie. Sposoby pomiarów szybkości były już w swoim czasie opisane w SiM-ie (Nr 1 z 1948 r.). Dane o projektowaniu modeli szybkościowych można znaleźć w książce „Modele latające" Miklaszewskiego.

2. **Rekordy wysokości** — główną przyczyną braku wyników w tej kategorii są trudności związane z pomiarami. Zagadnienie to rozwiązuje jedynie użycie precyzyjnych przyrządów pomiarowych, lub wysokościomierz samolotu komisarza sportowego. Ustanowienie rekordu wysokości jest w chwili obecnej praktycznie możliwe z pomocą służby meteo PIHM-u zaopatrzonej w teodolity.

3. **Rekordy odległości** — nowe regulaminy FAI z lat ostatnich zwracają większą uwagę na długotrwałość lotu, aniżeli przelecianą odległość. Następstwem tego jest obecny stan rzeczy, w którym mniejszych odległości na zawodach po prostu się nie mierzy. Należało by wyposażyć komisję sędziowską w dalmierze, korzystając ewentualnie z pomocy wojska.

4. **Rekordy wodnopłatów** — modele te podobnie jak szybkościowe nie cieszą się popularnością wśród modelarzy. Wyniki dotychczas osiągnięte są słabe i koniecznie potrzebna jest jakaś szersza akcja popularyzująca ten bardzo przyjemny dział pracy modelarza. Spodziewamy się specjalnych zawodów dla tej kategorii!

Tabelka rekordów, podana poniżej, jest niestety nieoficjalna, ponieważ żaden z wymienionych rekordów nie został zatwierdzony przez ARP — dlatego po prostu, że nikt się o to nie starał...

Wynika z tego, że najwyższy już czas rozpocząć przygotowania do planowej akcji rekordów modelarskich, zaplanowane rekordy wykonać, a wykonane rekordy oficjalnie zatwierdzić...

Uwaga: Miejsca przekreślone w tabeli nie są klasyfikowane.

TABELA POLSKICH REKORDÓW MODELARSKICH – STAN DO DN. 1. I. 1949

	Szybowce szkolne	Szybowce kadłubowe	Szybowce bezogonowe	Gumówki kadłubowe	Gumówki wodne	Silnikowe kadłubowe	Silnikowe wodne	Na wędce	Na uwięzi silnikowe	Na uwięzi odrzutowe
Czas lotu	Ryszard Słapczyński IV. 1948 Warszawa **8 min. 11 sek.**	Seweryn Wosik 28.VIII.1948 Kralupy **32 min. 33 sek.**	Jan Bury 25.VI.1947 Kobylnica **2 min. 24 sek.**	Władysław Niestoj 28.VIII.1948 Kralupy **13 min. 20 sek.**	Kazimierz Wodniczak 24.VI.1947 Kobylnica **44 sek.**	Jan Bury 23.VI.1947 Kobylnica **18 min. 18 sek.**		—	—	—
Odległość		Teodor Karaban 8.VI.1947 Kobylnica **10 800 m.**		O. Hoffman 27.VI-4.VII 1937 Masłów **3600 m.**	Kazim. Błaszczyński 28.-29.VI.1935 Zielonka k/W-wy **150 m.**	Jan Bury 23.VI.1947 Kobylnica **5500 m.**		—	—	—
Wysokość								—	—	—
Szybkość	—	—	—					Jakub Rajmond 7.XI.1948 Poznań **134,1 km/godz.**	Luiza Degler 25.IV.1948 Poznań **109,2 km/godz.**	Teodor Karaban 7.XI 1948 Poznań **147 km/godz.**

NOWE PROFILE MODELARSKIE

Od czasu do czasu zamieszczamy komplet profilów dla modeli latających starając się w ten sposób ułatwić pracę konstruktorom małego lotnictwa. Podane profile wybraliśmy spośród najnowszych, jakie opracowano w instytutach aerodynamicznych.

Dziewięć podanych profilów dzieli się na dwie zasadnicze grupy: 1. profile laminarne — LDC-3, LSARA i P.8C16 oraz 2. profile turbulencyjne.

Jaki profil zastosować w jakim modelu, wyjaśnia poniższa, doświadczalna tabelka.

Wielkość modelu	Typ profilu
Mały — do 1 000 mm rozp.	Laminarny
Średni — „ 1 500 „ — „	Laminarny lub turbulencyjny
Duży — „ 2 000 „ — „	Turbulencyjny
B. duży — ponad 2000 „ — „	Ortodoksyjny

Profil LDC-3 z silnie wygiętym spodem przeznaczony jest dla modeli o małej prędkości.

LSARA — symetryczny profil, przede wszystkim dla stateczników poziomych.

SI 33006 — profil szwedzkiego aerodynamika Sigurd'a Isacson'a nadaje się do statecznika poziomego dla średniej wielkości modeli.

SI 78503, SI 53507, SI 64009. Profile według Szweda z serii turbulencyjnych, nadają się dla modeli o małym obciążeniu jednostkowym.

SI 53009. Profil dla modeli średniej wielkości i obciążenia.

SI 03010 Profil symetryczny dla stateczników poziomych u dużych modeli. Minimalna głębokość powinna wynosić 150 mm. Znajduje również zostosowanie w skrzydłach modeli na uwięzi, zarówno akrobacyjnych jak i szybkościowych.

P. 8C16. Profil laminarny Payne'go przeznaczony do śmigieł drewnianych. Śmigło z tym profilem posiada o wiele większy ciąg niż z normalnym (ortodoksyjnym).

Na zakończenie podajemy fragment z artykułu pt. „Liczba Reynolds'a i jej znaczenie dla modeli latających" — inż. J. Staszka. Artykuł ten wydrukujemy w jednym z następnych numerów SiM-u.

„Ostatnią zdobyczą aerodynamiki małych (i bardzo dużych liczb Reynolds'a są tzw. profile laminarne. Nie ulega wątpliwości, że profile te, pracując w zakresie liczb Reynolds'a 50 — 100 tysięcy, są lepsze od profilów normalnych. Wyższość swą profile te uzyskują w następujący sposób. Opływ każdego przodu profilu jest wymuszony, ponieważ strugi są rozbijane przez poruszające się ciało (profil), jednak z tyłu strugi mogą się oderwać, co rzeczywiście następuje przy małych liczbach Reynolds'a. Jednak profil laminarny przez swoje charakterystyczne wygięcie linii grzbietowej powoduje opływ wymuszony. Za tym zmniejszenie siły wyporu przy liczbach Reynolds'a mniejszych od krytycznej nie jest dla profilów laminarnych tak znaczne, jak dla profilów normalnych. Nie mamy tutaj oczywiście zmniejszenia współczynnika oporu, ponieważ grubość warstwy wirów poza profilami w obydwu wypadkach pozostaje mniej więcej taka sama, a za tym i opór jest taki sam. Liczbowo uzyskujemy przy zastosowaniu profilu laminarnego około 30 — 40% większy współczynnik siły nośnej w porównaniu z profilem normalnym (przy liczbach Reynolds'a mniejszych od krytycznej). Oczywiście przy liczbie Reynolds'a większej od krytycznej profil laminarny jest gorszy od profilu normalnego ze względu na większy opór.

Praktycznie przedstawia się to w ten sposób, że profile laminarne najlepiej można wykorzystać w powietrzu spokojnym, nie zakłóconym."

P. E.



L.D.C-3

	0	2,5	5,0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	2,2	3.0	4.75	6.35	7.65	8.75	9.45	9,45	8,5	6.4	3,5	0
y²	0	-2,0	-2,45	-2.65	-2.6	-1.9	-1.2	0,45	0,2	0,85	1,1	0,9	0



L.SARA

	0	/	5.0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	/	2,6	3.45	4.6	5,3	5,75	5,9	5,85	5.35	4.3	2,4	0
y²	0		-2,6	-3.45	-46	-5,3	-5.75	-5,9	-5,85	-5,35	-4.3	-2,4	0

S.I. 33006



	0	2,5	5,0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	2,3	3,5	4,9	5,8	6.0	5,7	5,3	4,7	3,8	2,9	1,6	0
y²	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0

S.I. 53507



	0	2,5	5.0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	3,0	4,6	6,7	8,3	8,7	8,4	7,6	6,6	5,3	3,7	2.0	0.3
y²	0	-0,5	-0,4	0	1,2	1,6	1,8	1,8	1,5	1,2	0,6	0,1	0

S I. 73503



	0	2,5	5,0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	3,0	5,0	7,6	9,9	10,3	10,0	9,2	8,0	6,5	4,6	2,7	0,4
y²	0	-0,4	-0,4	0,4	2,0	3,0	3,5	3,4	3,0	2,3	1,4	0,4	0

S.I. 64009

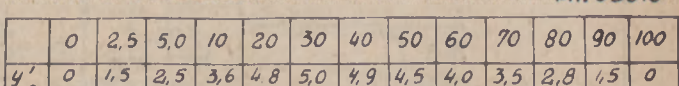


	0	2,5	5,0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	2,6	4,6	7,0	9,6	10,5	10,5	9,7	8,5	6,7	4,8	2,7	0,2
y²	0	-0,5	-0,6	-0,3	0,6	1,3	1,8	2,0	2,0	1,8	1,3	0,6	0

S.I. 53009



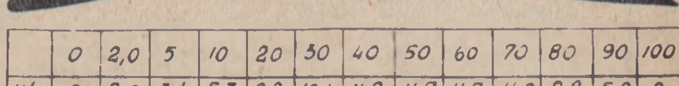
	0	2,5	5,0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	3,4	5,1	7,3	9,0	9,6	9,2	8,5	7,2	5,8	4,1	2,2	0,2
y²	0	-0,6	-0,8	-0,6	0,1	0,6	0,7	0,7	0,7	0,6	0,2	0,1	0



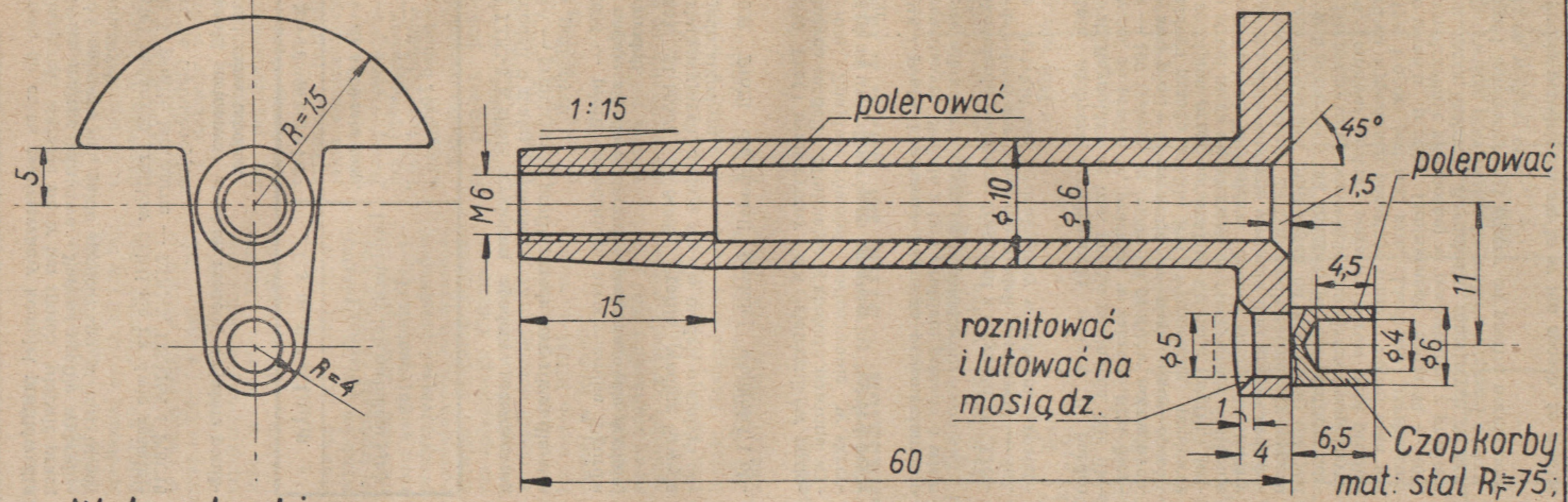
S.I. 03010

	0	2,5	5,0	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	1,5	2,5	3,6	4.8	5,0	4,9	4,5	4,0	3,5	2,8	1,5	0
y²	0	1,5	2,5	3,6	4,8	5,0	4,9	4,5	4.0	3,5	2,8	1,5	0

P. 8C16



	0	2,0	5	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
y'	0	2.0	3,4	5,3	8,2	10,1	11,2	11,7	11,7	11,0	8,8	5,0	0
y²	0	-0,7	0	0,9	2,6	3,9	4,5	4,4	3,9	3,0	1,9	0,7	0



Wał wykorbiony

mat: stal R_r = 75; wym. φ35×90;

Tarcza przednia

mat: dural; wym. φ35×30;

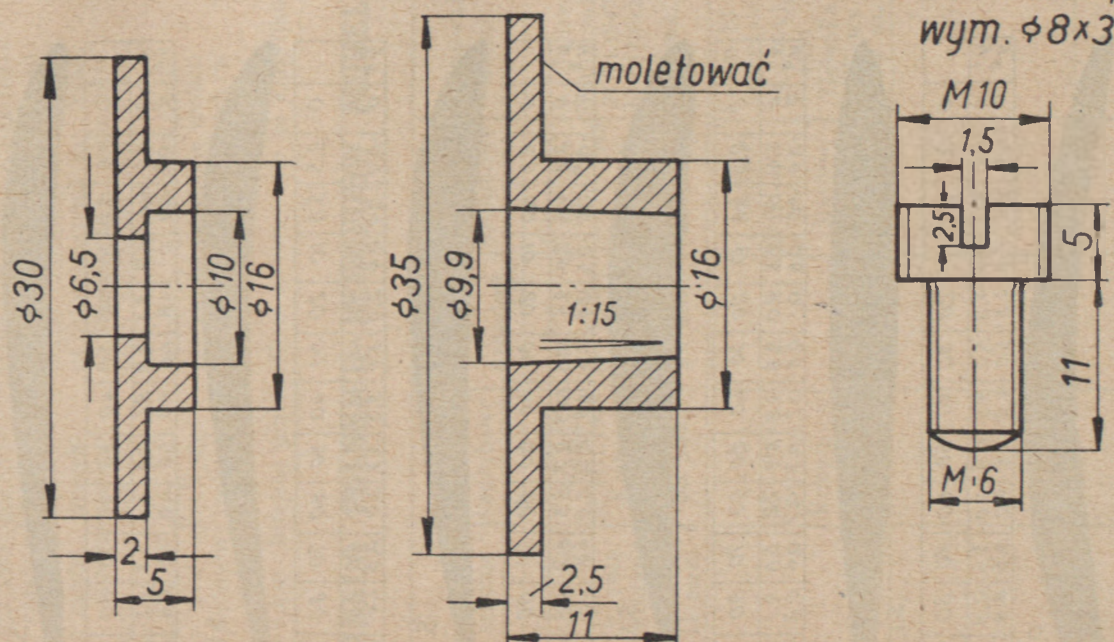
Tarcza tylna

mat: dural; wym. φ40×35;

Śruba

mat: stal R_r = 50; wym. φ12×40;

Silnik samozapłonowy do modeli latających.



XIV OGÓLNOPOLSKIE ZAWODY MODELI LATAJĄCYCH

JERZY HEJDUK
Naczelnik Wydziału Modelarskiego LL

Liga Lotnicza wzorem lat ubiegłych organizuje w roku 1949 „XIV Ogólnopolskie Zawody Modeli Latających" w dniach od 26 do 29 czerwca w Krakowie.

Regulamin zawodów, opracowany na podstawie przepisów FAI przy współudziale instruktorów modelarstwa lotniczego, różni się w kilku punktach od regulaminu zeszłorocznego. Na punkty te chciałbym zwrócić uwagę, aby w czasie trwania zawodów uniknąć nieporozumień, które mogłyby wyniknąć z różnego ich komentowania zarówno przez Komisję jak i zawodników.

Do poszczególnych kategorii modeli wprowadzono nową, a mianowicie kategorię „B" — modele szkolne z napędem gumowym. Umożliwia to najmłodszym zawodnikom startowanie z dwoma modelami. Ma to tę dobrą stronę, że „juniorzy" (młodzież do 16 lat) mogą wykazać swe umiejętności i zdobyte wiadomości w tej dziedzinie w szerszym zakresie, niż to było praktykowane dotychczas.

Dalej określono dokładnie modele kategorii „F", tzw. modele „na wykonanie". Według definicji tej kategorii—modele mogą być budowane zarówno według własnego pomysłu, jak również mogą stanowić sylwetki samolotów (redukcyjno-latające). Modele te muszą latać, a jednocześnie winny być wykonane specjalnie estetycznie. Aby nie krępować konstruktorów „modeli na wykonanie" — regulamin nie przewiduje żadnych ograniczeń. Jedynym zastrzeżeniem jest to, że modele tej kategorii będą poddane próbie lotu dopiero po uprzednim zakwalifikowaniu ich przez komisję sportową zawodów. Kategorię „G" (modele specjalne) utrzymano, z tym że zostały wyeliminowane z tej kategorii modele na uwięzi (sterowane przy pomocy linek). Dla modeli tego rodzaju będą zorganizowane specjalne zawody, prawdopodobnie w pomieszczeniu zamkniętym. Projektuje się urządzenie takich zawodów przez szczeciński Okręg Woj. Ligi Lotniczej w Słupsku (w dawnej hali Zeppelina) lub przez Wrocławski Okręg Woj. LL.

Odnośnie podziału zawodników — regulamin nie wprowadza większych zmian, za wyjątkiem pewnego odchylenia w II grupie „amatorów", a mianowicie: w grupie tej mogą startować również zawodnicy poniżej 16 lat, z tym, że posiadają świadectwo „amatora", wydane przez Ligę Lotniczą.

Dalej w regulaminie wyraźnie podkreślono, że do zawodów ogólnopolskich zawodnicy mogą być zgłoszeni tylko przez Okręgi Wojewódzkie LL, na podstawie najlepszych wyników uzyskanych przez nich na zawodach okręgowych. Zarówno wyniki jak i skład ekipy winny być uprzednio stwierdzone protokólarnie przez komisję zawodów okręgowych. Należy z tego wyciągnąć wniosek, że każdy modelarz Ligi Lotniczej, Związku Młodzieży Polskiej, Związku Harcerstwa Polskiego czy innych — nawet nie zrzeszony, chcąc być dopuszczony do Ogólnopolskich Zawodów Modeli Latających musi startować w zawodach okręgowych, zorganizowanych przez odnośny Okręg Wojewódzki LL.

Pewną innowacją jest zmiana sposobu obliczania wyników, a mianowicie: wyników nie będzie się obliczało według metody starej, tzn. „średni czas z trzech lotów", a wprowadzono metodę logarytmiczną według poniższego wzoru:

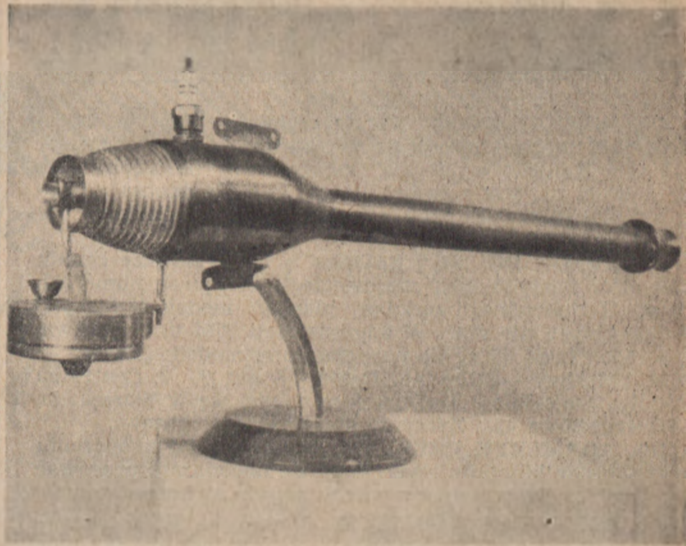
$$P = \log. C \times 100$$

gdzie P = ilość zdobytych punktów,
C = czas lotu w sekundach.

Suma zdobytych punktów, uzyskana w trzech lotach modelu, będzie brana pod uwagę w ostatecznej ocenie modelu.

Należy dodać, że ta metoda obliczania punktacji jest zalecona przez FAI i stosowana już prawie we wszystkich krajach. Pozwala ona na wyeliminowanie czynnika przypadku. Większe ma szanse model wykonujący równomierne loty, np. po 5 minut, niż gdyby wykonał jeden lot 10-minutowy. Szanse zostają w ten sposób wyrównane, a poziom zarówno modeli jak i lotów musi być odpowiednio wysoki.

JESZCZE O SILNIKU ODRZUTOWYM...



Panie Redaktorze!

Podejmując hasło rzucone przez kolegę Jerzego Kolczyńskiego (SiM 1—2 z br.) przysyłamy fotografię doświadczalnego silnika odrzutowego, który został zaprojektowany przez kolegę Pawlickiego.

W niedługim czasie prześlemy rysunki ulepszonej konstrukcji tego silnika, opis doświadczeń oraz szkice przyrządów stosowanych w naszej pracowni do pomiarów mocy silnika.

St. Pawlicki **M. Twardowski**

CZYTELNICY PISZĄ...

Szanowna Redakcjo!

Pragnę donieść radosną nowinę. Koło LL, które istnieje na terenie Państw. Gimnazjum i Liceum w Dębicy i w ubiegłym roku szkolnym „nie działało", obecnie zaczęło „działać", dowodem czego jest: utworzenie małej biblioteki lotniczej, wydawanie gazetki ściennej oraz zorganizowanie modelarni, w czym okazała nam pomoc Dyrekcja szkoły przeznaczając na modelarnię osobną salę, w której jest: szafa, 4 warsztaty, oświetlenie i... piec bardzo gorący w ten dzień, kiedy mamy zajęcia. Z Zarządu Okręgowego LL w Rzeszowie, jako odpowiedź na prośbę o pomoc finansową, dostaliśmy 5 000 zł na narzędzia i zawiadomienie o zarejestrowaniu naszej modelarni jako „Miejscowa Modelarnia Lotnicza Nr 12 przy Państw. Gimnazjum i Liceum w Dębicy".

Narzędzia już kupiliśmy. W modelarni pracują dwie grupy modelarzy. Każda liczy dziesięciu członków i pracuje 2 razy w tygodniu.

Pomimo trudności, jakimi są: brak instruktora i pieniędzy na materiały, budujemy modele kartonowe, w czym wielką pomoc oddaje nam SiM.

Spodziewamy się pewnej kwoty na zakup materiałów od Komitetu Rodzicielskiego, który istnieje na terenie naszej szkoły, po otrzymaniu której przejdziemy zaraz do budowy modeli szybowców szkolnych, przejściowych i wyczynowych.

A co do kleju, który jest w CSMM-ie (ten w tubach po 70 zł), to nie przedstawia on zbyt wielkiej wartości. Np. sprowadziliśmy dla naszej modelarni 5 takich tub i co się okazało? Klej w ogóle nie nadaje się do klejenia papieru czy kartonu.

Jędrys Henryk — Dębica.

Od siebie możemy dodać, że klej się już skończył i Składnica zamówi z pewnością klej bardziej wartościowy. (Red.).

POCZTA LOTNICZA

Ob. BOGDAŁ ZYGMUNT, Jędrzejów — Napływ ochotników do lotniczych hufców SP jest bardzo wielki, a w związku z tym Komisje wybierają kandydatów najzdrowszych. Wasza wada nie jest z gatunku tych, które wykluczają latanie, ale pierwszeństwo będą mieli przed Wami ochotnicy bez żadnych wad fizycznych.

II PLUTON PO „SP", Różanka — 1. Najnowszy cennik materiałów modelarskich znajdziecie w bieżących numerach SiM-u 2. Specjalnego cennika planów modeli latających i redukcyjnych nie ma. W administracji SiM-u, Warszawa, Al. Jerozolimskie 55, są do nabycia plany modeli: „Rekin" — 250 zł, „Mucha" — 220 zł, „BD-146" — 200 zł. 3. Centralna Składnica Materiałów Modelarskich mieści się w Warszawie, ul. Nowogrodzka 49. Życzymy powodzenia w pracy.

Ob. ADAMCZYK CZESŁAW, Miętne — Po ukończeniu szkoły mechaników lotniczych jesteście obowiązani pracować w lotnictwie. Wasze obawy o brak zajęcia są bezpodstawne.

Ob. NIEWCZAS WOJCIECH, Otwock — Przekroczyliście wiek 18 lat, a więc nie możecie już kandydować na latanie szybowcowe, po którym dopiero moglibyście przejść na kurs pilotażu silnikowego. Gdybyście pracowali w lotnictwie lub byli studentem wydziału lotniczego wyższej uczelni — mielibyście prawo ubiegać się o skierowanie na kurs szybowcowy, mając nawet przekroczone 18 lat. Wy zaś — zbyt późno zainteresowaliście się tą sprawą.

Ob. DERCZYŃSKI J., Ostrów Wlkp. — Istotnie, nie drukujemy ostatnio powieści, lecz krótkie opowiadania i fragmenty powieściowe. W przyszłości jednak wydrukujemy znów powieść. Dziękujemy za życzenia.

Ob. MIKOŁAJCZYK JÓZEF, Sędzisław — Prenumerata ulgowa przysługiwała Wam jako członkowi Aeroklubu, Ligi Lotniczej i ZMP — ale tylko do 31 stycznia, jak to ogłaszaliśmy w SiM-ie. W sprawie wspomnianej książki zwróćcie się do Sekcji Lotniczej Koła Mechaników — Studentów Politechniki Warszawskiej, Warszawa, Koszykowa 75.

Ob. MIRYNOWSKI LECH, Białystok — Jesteśmy pełni uznania dla Waszej inicjatywy, która doprowadziła do zorganizowania modelarni lotniczej. Bądźcie w jak najściślejszym kontakcie z Ligą Lotniczą, która będzie Wam służyć pomocą. W sprawie ewentualnej zniżki przy zakupie materiałów modelarskich zwróćcie się bezpośrednio do CSMM, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49. Dziękujemy za serdeczne życzenia.

Ob. GRZELAK MARIAN, Błaszki, pow. Kalisz — W ciągu roku 1948 zamieściliśmy w SiM-ie 8 planów modeli latających. Przekroje i rysunki samolotów również zamieszczamy. Niestety — nie mamy możności dostarczenia Wam pracy w Warszawie.

Ob. CEKIERA STANISŁAW, Krzeszowice — 1. Pochwalamy Wasz zamiar studiowania w Liceum Lotniczo-Mechanicznym. 2. Na Komisji Kwalifikacyjno-Rejestracyjnej powinniście od razu zaznaczyć, że chcecie pójść na kurs mechaników.

Ob. BAJAN CZESŁAW, Szczecin — Nie posiadamy planów francuskiego samolotu „Secat RG-60". Zwróćcie się w tej sprawie bezpośrednio do redakcji miesięcznika „L'air", 71, Avenue des Champs — Elysées, Paris (8e) — być może, że stamtąd je uzyskacie. Dziękujemy za życzenia.

Ob. GRABOWSKI HENRYK, Olkusz — 1. Cylinder do silnika samozapłonowego możecie wytoczyć w warsztacie ślusarskim w Waszym mieście. 2. Ze zniżki w opłacie za książkę G. W. Miklaszewskiego pt. „Modele latające" mogą korzystać tylko nasi prenumeratorzy. Przejrzyjcie ogłoszenia na ten temat w ostatnich numerach SiM-u. 3. Waszą „Kronikę" otrzymaliśmy. Dziękujemy.

Na zdjęciu na okładce:

Mechanik Ludwik Gerszon z LWD podczas montażu silnika w samolocie „Żak-3".

DO WSZYSTKICH KÓŁ LIGI LOTNICZEJ!

NATYCHMIAST

wyślijcie na adres redakcji tyg. „Skrzydła i Motor"

pocztówkę, podając na niej nazwę i numer Waszego Koła, dokładny adres, nazwę okręgu LL, do którego należycie, i liczbę członków Koła.

Dyrekcja Naczelna LL

Ob. PALCZYŃSKI FRANCISZEK, Barwice, pow. Szczecinek — Kolego, list do nas wysłaliście w dniu 19.12. 48 r. z zapytaniem czy będziecie mogli latać. A przecież tyle razy już podawaliśmy dzień 18.12. 48 r. jako ostateczny termin zgłaszania się w Powiatowych Komendach SP na wyszkolenie szybowcowe. Trzeba było od razu zgłosić się wraz z dokumentami. Jeśliby Was przyjęli, to kurs teoretyczny przeszlibyście w SP. Trudno nam teraz zapewnić Was, czy będziecie mogli latem pojechać na szybowisko.

„LOT", Warszawa — Cieszymy się, że dostała się Koleżanka do Szkoły Inżynierskiej w Warszawie. Jesteśmy przekonani, że wszelkie trudności zostaną pokonane, matematyka — też. W sprawie prenumeraty lotniczych czasopism radzieckich („Tiechnika Wozdusznogo Fłota", „Samolot", „Wiestnik Wozdusznogo Fłota") porozumcie się ze Spółdzielnią Wydawniczą „Czytelnik", Warszawa, ul. Wiejska. Dziękujemy za życzenia.

Ob. KAMIŃSKI REINHOLD, Starogard — 1. Próbujcie dostać się do Liceum Lotniczo-Mechanicznego w Warszawie (patrz SiM Nr 34 z ub. r.). 2. Aby móc latać, musicie jeszcze poczekać do roku 1950. Wtedy, mając ukończone 16 lat, zgłosicie się do hufca lotniczego „SP". Krzywe zęby, byle zdrowe — nie są przeszkodą. 3. Napiszcie w sprawie wskazówek modelarskich do Zarządu Głównego LL, Warszawa, ul. Nowogrodzka 49. Dziękujemy za życzenia.

Ob. ZBROJA WIESŁAW, Skarżysko-Kamienna — 1. Polecamy Wam przeczytać uważnie artykuł pt. „Wiropłaty" w SiM-ie Nr 1—2 z br. i następnych. We wspomnianej przez Was notatce z prasy prowincjonalnej (bardzo zresztą niejasnej) była mowa o rodzaju śmigłowca. 2. Wasz pomysł budowy modelu latającego Po-2 o napędzie gumowym, który by holował model „Sępa" — jest godny zrealizowania i zupełnie możliwy. Spróbujcie.



...Jak ten cienki goni tego grubego!...

Red. Naczelny: JANUSZ PRZYMANOWSKI, mjr **Red. Odpowiedzialny: ALFRED WINDHOLZ, mjr**

WYDAJE: „Prasa Wojskowa" przy współudziale Ligi Lotniczej, Adres Redakcji: Warszawa 5, ul. Krakowskie Przedmieście 11/4. Tel.: 88 350, 88 352, 80 582, 80 583, wewn. 40 albo 45. Adres kolportażu: W-wa, Aleje Jerozolimskie Nr 55 (Gmach WIG).

WARUNKI PRENUMERATY: miesięcznie 55 zł; kwartalnie — 150 zł; półrocznie 280 zł; rocznie 520 zł; ULGOWA PRENUMERATA dla jednostek WP, organizacji sportu lotniczego itp. kwartalnie — 125 zł; półrocznie — 230 zł; rocznie — 420 zł. Wpłacać czekami na konto PKO: 1-978, właśc. Wyd. Czasopism Lotn. Warszawa.

Nr 201 Druk. Zakł. Graf. „Prasa Wojsk." Nr 2, Warszawa, ul. Grochowska 194. Opłata pocztowa uiszczona ryczałtem. — B-69420